

## **КОНЦЕПЦИЯ СОЗДАНИЯ ПРИГРАНИЧНОЙ РОССИЙСКО-УКРАИНСКОЙ ИНТЕГРИРОВАННОЙ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ НА 2011 – 2016 ГОДЫ**

*В статье предложена Концепция создания приграничной российско-украинской интегрированной логистической системы на период 2011-2016 годы. Выявлены современные тенденции развития транспортных сетей на Европейском континенте, проведен анализ международных транспортных коридоров (МТК) в пределах Украины. Обоснованы основные задачи и цели создания приграничной российско-украинской интегрированной логистической системы, которую предлагается увязать с развитием еврорегионов «Ярославна», «Слобожанщина» и «Донбасс».*

*Ключевые слова: интегрированная логистическая система, международные транспортные коридоры (МТК), российско-украинское приграничье, еврорегионы.*

*Борис Гуцало, Віктор Доля, Олексій Кірюхін, Олександр Кислицин, Григорій Нечаєв, Алла Порятуй. КОНЦЕПЦІЯ СТВОРЕННЯ ПРИКОРДОННОЇ РОСІЙСЬКО-УКРАЇНСЬКОЇ ІНТЕГРОВАНОЇ ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ. В статті запропоновано Концепція створення прикордонної російсько-української інтегрованої логістичної системи на період 2011 -2016 роки. Визначено сучасні тенденції розвитку транспортних мереж на Європейському континенті, проведено аналіз міжнародних транспортних коридорів (МТК) в межах України. Обґрунтовано головні завдання та цілі щодо створення прикордонної російсько-української інтегрованої логістичної системи, яку пропонується ув'язати з розвитком єврорегіонів «Ярославна», «Слобожанщина» та «Донбас».*

*Ключові слова: інтегрована логістична система, МТК, російсько-українське прикордоння, єврорегіони.*

*Boris Gutsalo, Victor Dolya, Alexei Kiryukhin, Alexander Kislytsyn, Grigoriy Nechayev, Alla Poryatuj. CONCEPT OF THE RUSSIAN-UKRAINIAN CROSS-BORDER INTEGRATED LOGISTIC SYSTEM FOR 2011 – 2016. The concept of the Russian-Ukrainian Cross-Border Integrated Logistic System for 2011-2016 are proposed. The modern development tendencies of the European transport network with the analysis of transport corridors in Ukraine are considered. Integrated development solutions with euroregions Yaroslavna, Slobozhanschina and Donbas are offered.*

*Keywords: Integrated Logistic System, European transport network and corridors, Russian-Ukrainian Borderland, euroregions.*

**Введение.** Настоящая Концепция создания приграничной российско-украинской интегрированной логистической системы (проект) разработана в соответствии с Программой межрегионального и приграничного сотрудничества между Российской Федерацией и Украиной на 2011 - 2016 годы.

Актуальность ее состоит в том, что накопленный опыт взаимодействия приграничных областей и районных административно-территориальных (муниципальных) образований российско-украинского приграничья в различных сферах сотрудничества показал необходимость системного подхода к решению совместных задач развития, особенно создания интегрированной логистической системы, что будет способствовать установлению прочных связей между транспортно-логистическими комплексами двух стран, формированию интегрированного транспортно-логистического пространства и общего рынка транспортно-логистических услуг.

Концепция интегрированной логистической системы рассматривается как главное средство для решения транзитных транспортных проблем российско-украинского приграничья.

Интегрированная логистическая система – это инновационное решение проблем транспорта, предусматривающее создание не только систем управления, но и собственно транспортных систем, в которых информационные средства связи, контроля и управления изначально встроены в транспортные средства и объекты соответствующей инфраструктуры. При этом возможности управления, на основе получаемой в реальном времени информации, в таких системах доступны не только транспортным операторам, но и всем пользователям транспорта.

Концепция является рекомендацией для практических разработок стратегий и решений по проблемам приграничного экономического сотрудничества и трансграничного взаимодействия хозяйствующих субъектов на приграничных территориях России и Украины. Для этого в ней сформулированы основные цели и принципы создания интегрированной логистической системы, обозначены содержание и направления деятельности, приведены аргументы и обоснования для внедрения в практику работы современных, действенных форм логистики.

Определения и понятия, которые используются в Концепции:

Логистическая система (ЛС) – это структурированная, организационно-завершенная экономическая система, состоящая из элементов–звеньев (подсистем), задачи функциониро-

вания которых объединены внутренними целями организации бизнеса и взаимосвязаны в едином процессе управления материальными и сопутствующими потоками.

Звеном логистической системы (ЗЛС) называется некоторый экономически и функционально обособленный объект, не подлежащий дальнейшей декомпозиции в рамках поставленной задачи анализа или построения логистической системы, выполняющей свою локальную цель, которая связана с определенными логистическими функциями или операциями.

В логистическую цепь (ЛЦ) входит множество звеньев логистической системы, линейно упорядоченных (оптимизированных) по материальному (информационному, финансовому) потоку с целью проектирования определенного набора логистических функций и (или) издержек.

Логистическая сеть представляет собой полное множество звеньев логистической системы, взаимосвязанных между собой по материальным и сопутствующим потокам.

Логистический цикл (функциональный цикл логистики) – интегрированная по времени совокупность функциональных циклов. Логистический цикл задает структурную основу интегрированной логистической системе.

Еврорегионы в российско-украинском приграничье рассматриваются как территориальные институты долгосрочного партнерства, наделенные новыми компетенциями сотрудничества и обладающие возможностью концентрировать различные ресурсы на наиболее важных задачах структурной модернизации приграничных регионов. Этот подход направлен на создание добавленной ценности (стоимости) территорий, непосредственно прилегающих к государственной границе.

Приграничная территория – территория административно-территориального (муниципального) образования, примыкающая к государственной границе и пролегающая вдоль нее.

Приграничный город (поселок, село) – населенный пункт, расположенный в пределах приграничной территории.

Решение изложенных в Концепции вопросов должно быть предметом специальных исследований и взаимных договоренностей, основанных на принципах законности, международных конвенциях, общих соглашениях, деклараций и положений, принятых на основе общеевропейских подходов в области приграничного сотрудничества и содержащихся в других двусторонних документах, согласованных Россией и Украиной.

**Актуальность темы.** Структурная пере-

стройка мирового хозяйства, связанная с изменением баланса между его экономическими центрами, возрастанием роли региональных экономических союзов создает возможности ускоренного территориального развития экономики и социальной сферы отдельных регионов в значительной степени благодаря географической и технологической доступности транспортных услуг.

Глобальная конкуренция, охватившая рынки товаров, услуг, капитала и другие факторы экономического роста в странах СНГ, определяет приоритетную роль транспорта в развитии устойчивых преимуществ конкретной территории с позиций ее транспортно-географического положения и транзитного потенциала.

Проведение структурных преобразований и модернизация экономики приграничных регионов, развитие на их территории новых форм предпринимательства с высокой добавленной стоимостью товаров и услуг, инновационных и инвестиционно привлекательных производств не может быть реализована без современного логистического обеспечения.

Доступ к безопасным и качественным транспортным услугам определяет эффективность традиционного производства, развитие инновационного бизнеса и создание современной социальной сферы. При формировании региональных инновационных систем в российско-украинском приграничье появляется необходимость перехода к интеллектуальным транспортным системам, обладающих бесспорными конкурентными преимуществами в условиях разнотемпных интеграционных процессов.

Развитие единой структурированной логистической системы на основе глубокой интеграции информационных и коммуникационных технологий в объекты инфраструктуры предусматривает:

- формирование единой информационно-коммуникационной сети, которая сможет работать согласованно с транспортно-логистической инфраструктурой для увеличения эффективности и надежности транспортной системы, интеграции видов транспорта и расширения возможностей потребительского выбора, а также обеспечения быстрых ответных действий на любой территории страны во время природных бедствий и техногенных катастроф;

- реальную интеграцию логистической сети обеих стран в систему трансконтинентальных Евро-Азиатских транспортных коридоров;

- предоставление перевозчикам и пользователям транспортных систем своевременной и полной информации, необходимой для контроля

мультиmodalного перемещения груза и увеличения эффективности системы, что одновременно уменьшает необходимость в новом строительстве объектов транспортной инфраструктуры;

- повышение мобильности населения на основе предоставления каждому гражданину своевременной и полной информации, необходимой для планирования и реализации своих поездок на основе свободы выбора между высококачественным мультиmodalным общественным и личным транспортом, а также коллективным использованием автомобиля.

При современном развитии логистических систем остро встает вопрос о необходимости интеграции приграничной логистической системы (ПЛС), ее корректировки с существующими международными транспортными коридорами и созданием новых МТК.

Предлагаются новые требования относительно системы обоснования, формирования и корректировки существующих МТК: - к созданию и наполнению международных транспортных коридоров; - повышению роли регионов в формировании транзитных грузо- и пассажиропотоков; - формированию транспортных осей, способствующих выравниванию уровней развития регионов, их эффективной экономической специализации и диверсификации производства; - развитию межрегиональных рынков, облагораживанию структуры производства приграничных регионов; - привлечению отечественных и, особенно, иностранных инвестиций, которые были бы привлекательны для всех потенциальных участников транзита.

Освоение перспективных объемов перевозок грузов и пассажиров по международным транспортным коридорам требует преодоления многочисленных диспропорций в развитии транспортной системы, улучшения состояния ее материально-технической базы, применения современных технологий. Так, на железнодорожном транспорте необходима реконструкция и модернизация инфраструктуры с целью повышения скорости движения поездов; в дорожном хозяйстве необходимо строительство и реконструкция основных магистральных автомобильных дорог, а на автомобильном транспорте – совершенствование структуры парка автотранспортных средств, повышение безопасности дорожного движения и обеспечение природоохранных требований; авиационный транспорт требует основательной реконструкции аэродромов, взлетных полос и замену навигационного оборудования и авиатехники.

Развитие единой структурированной логистической системы определяет в целом кон-

курентоспособность каждой из сопредельных стран на мировом рынке и носит стратегический характер, что уже сегодня является эффективным инновационным бизнесом, способствующим решению многих социально-экономических проблем и антикризисных мероприятий.

Концепция предполагает реализацию инвестиционных мероприятий на территории РФ и Украины, направленных на развитие международных транспортных коридоров в направлениях «Восток-Запад», «Север-Юг», создание крупных логистических центров на российско-украинской границе с привязкой к «точкам входа» в мировую транспортную систему.

#### **Изложение основного материала.**

#### **Предпосылки создания и характеристика интегрированной логистической системы российско-украинского приграничья.**

Международные транспортные грузопотоки пересекают Украину и Российскую Федерацию с Запада на Восток, с Севера на Юг и в обратном направлении. В пределах пограничных территорий, где грузы, транспортные средства и сопровождающие их граждане проходят процедуру обязательного таможенного досмотра, возникает потребность в разного вида услугах. В странах с развитой экономикой это обстоятельство используют органы государственной исполнительной власти и органы местного самоуправления. На территориях, прилегающих к границе они создают условия, обеспечивающие формирование соответствующей потребностям транспортно-логистической инфраструктуры, что привлекает не только собственников грузов, но и многих туристов.

В Российской Федерации и в Украине сеть международных транспортных коридоров (МТК) окончательно не сформирована. Однако, дополненная системой международных железнодорожных и автомобильных магистралей, она принимает транзитные грузопотоки, которые распределяются по обширным территориям, создавая предпосылки для различных экономических и других выгод, которые необходимо использовать на государственном, региональном и местных уровнях.

Протяженность российско-украинской границы составляет 2063 км, общая площадь приграничной территории – 335,3 тыс км<sup>2</sup>, в состав которой входят 10 областей – Донецкая, Луганская, Харьковская, Сумская, Черниговская (Украина) и Ростовская, Воронежская, Белгородская, Курская, Брянская (Российская Федерация). Совокупно здесь проживают около 22,37 млн. чел. По количеству населения российско-украинский трансграничный регион один из

наиболее крупных, из существующих в Европе, плотность населения составляет 59 чел. на 1 км<sup>2</sup>.

Анализ факторов, обеспечивающих успешность экспортно-импортных операций, увеличение объема транзитных грузопотоков, повышение роли хозяйственно-экономических связей приграничных территорий двух сопредельных государств свидетельствует, что транспортно-логистическая составляющая может рассматриваться как основное направление в деятельности на пути преодоления последствий экономического кризиса и наращивания потенциала, обеспечивающего их выхода из депрессивного состояния.

Транзитные грузопотоки, проходящие через Украину из Западной Европы, уходящие на Восток и в обратном направлении, следуют с использованием:

МТК №3 (Мостистка-Львов-Винница-Киев-Чернигов-Москва; Киев-Конотоп-Ямполь (Украина)-Сузанко (Российская Федерация)-Москва);

МТК №5 Чоп-Львов-Ровно и далее отвлечение на юго-восток- Винница-Киев-Харьков-Ростов-на Дону (РФ); Днепропетровск-Дебальцево-Луганск-Изварино (Украина)-Донецк (РФ);

МТК №9 Кишинев – Одесса – Киев – Москва с использованием международных магистралей в направлении - Одесса-Винница-Киев-Сумы-Белгород (РФ); Одесса-Кировоград-Полтава-Харьков-Белгород (РФ) и здесь же отвлечение – Харьков-Купянск-Валуйки (РФ); Одесса-Кировоград-Дебальцево-Червона Могила-Гуково (РФ) и Луганск-Изварино (РФ);

МТК TRACECA в пределах Украины с севера на юг, в направлении –Ягодин-Ровно-Винница-Одесса с использованием всех международных магистралей, обеспечивающих транспортную перевозку грузов в пределы российско-украинского приграничья и далее в восточные и средиземноморские регионы;

МТК Европа-Азия в направлении – Фастов-Днепропетровск-Дебальцево - Червона Могила - Гуково (РФ).

Показательно, что железнодорожные МТК по направлению движения транспорта зачастую совпадают с направлениями автомобильных магистралей, поэтому интенсивность поездов и автомобилей, концентрируясь в пределах приграничных территорий, невысокая. Основная часть железнодорожных грузов, следующих из России на Запад и в промышленные центры Украины, перевозятся транспортными средствами Донецкой и Приднепровской железных дорог в объемах 60-70 млн. т-км/км в одном

направлении со скоростью поездов в пределах до 120 км/час. Интенсивность автотранспортных средств – грузовых автомобилей и автобусов, участвующих в транзитных перевозках за последние годы возростала и ныне стабилизировалась в пределах 521,7 тыс. автомобилей в год. Объемы транзитных перевозок на транспорте общего пользования также стабилизировались и составляют в среднем 35 млн. тонн (95%), автотранспортом – 1,6 млн. тонн, речным и воздушным – около 0,2 млн. тонн.

Экспертные оценки, касающиеся объемов грузопотоков в рамках международных транспортных коридоров, а также внутригосударственных украинских и российских транспортно-логистических систем свидетельствуют, что имеющиеся ныне резервы (до 30% объемов транзитных перевозок) в ближайшие годы будут заполняться грузами, следующими из Китая, Казахстана и других стран Юго-Восточной Азии. Этому будет способствовать и ожидаемое в ближайшие годы увеличение объема грузопотоков, поступающих в Украину и Россию через системы речных и морских портов, которые реконструированы или вновь построены на побережье Черного, Каспийского и Балтийского морей, а также в пределах речных коммуникаций – Волго-Дона, Днепра и Дуная.

Эти и другие факторы, в том числе увеличение объема поступления грузов воздушным путем будет способствовать все большему наполнению международных транзитных коридоров, что естественно увеличит нагрузку на транспортно-логистические инфраструктурные элементы внутри соседствующих стран, но особенно – в пределах их приграничных территорий. Именно это обстоятельство обязывает органы государственной власти и органы местного самоуправления модернизировать, развивать, а главное – обеспечивать взаимодействие своих национальных транспортно-логистических коммуникаций, прежде всего, в пределах российско-украинского приграничья.

Международные транспортные коридоры Украины достаточно хорошо развиты на правом берегу и менее обустроены в восточных регионах. Это уже сейчас замедляет рост объемов транзитных перевозок, особенно в направлении таких транспортных узлов как: Сумы-Курск; Харьков-Белгород; Луганск-Воронеж; Луганск-Ростов; Луганск-Волгоград, т.е. в направлении Северокавказских и Среднеазиатских регионов.

Показательно, что в настоящее время железнодорожные транспортные коридоры №3, №5, №9, а также автомобильные международные магистрали имеют возможности для увеличения объемов перевозок в 2-3 раза. Решение

этих непростых задач будет постоянно укреплять в мире авторитет России и Украины как транзитных государств и обеспечивать их социально-экономическое развитие.

Уже сейчас доходы от транзита в Украине по этой статье достигают ежегодно до 2,3 млрд. дол. США или 13% всего экспорта. Каждая тонна транзита грузов, прошедших через систему транспортно-логистических коммуникаций приносит в государственный бюджет 8-9 долларов валютных поступлений.

На российско-украинской границе сформированы разветвленные, достаточно гибкие государственные погранично-таможенные инфраструктуры.

Пересечение государственной границы гражданами, туристами, следующими из соседних государств, а также грузопотоки обеспечивают 24 международных, 14 межгосударственных пограничных пунктов пропуска и около 200 пунктов пропуска местного значения. По взаимной договоренности между пограничными и таможенными ведомствами Украины и Российской Федерации, при необходимости, могут быть открыты дополнительно 14 новых межгосударственных пограничных пунктов пропуска. Наличие значительного количества функционирующих пограничных пунктов пропуска свидетельствует о развитости транспортно-коммуникационных систем российско-украинского приграничья и имеющихся возможностях оптимизации процесса приграничного взаимодействия, особенно в рамках проектируемой интегрированной логистической системы.

#### **Цели и задачи создания интегрированной логистической системы.**

Интегрированная транспортно-логистическая система должна стать одним из наиболее важных инструментов государственной региональной политики, направленной на повышение уровня качества жизни граждан приграничных территорий, обеспечение конкурентоспособности России, Украины и их регионов на мировых рынках, внедрение инновационно-инвестиционной модели развития с одновременным улучшением нормативно-правовых и социально-экономических условий жизнеобеспечения жителей приграничных территорий. Она обеспечит развитие промышленного, научно-технического и других видов приграничного взаимодействия, особенно в сфере производства, предоставления услуг и передачи технологий.

На достижение основных целей Концепции направлено решение следующих задач:

- увеличение наполняемости и объема

транспортных потоков;

- сокращение времени трансграничных перевозок;

- создание на основных направлениях транзитных транспортных потоков транспортно-логистических терминалов и складских комплексов с интермодальными функциями и развитой технологией переработки грузов, обеспечивающей их хранение, дальнейшую переработку, транспортировку и использование других видов транспорта в целях сокращения сроков доставки;

- совершенствование приграничной, погранично-таможенной инфраструктуры, создание условий для использования упрощенной процедуры прохождения транзитных грузов и пассажиропотоков;

- рациональное распределение транспортных средств на МТК и основных железнодорожных и автотранспортных магистралях;

- повышение транспортной доступности к приграничным районам;

- быстрая реакция на требования потребителей по обе стороны границы;

- оперативная обработка и выдача информации хозяйствующим субъектам, заинтересованным в экспорте своей продукции;

- достижение высокой системной гибкости логистических звеньев;

- создание интегрированных российско-украинских совместных транспортно-логистических систем, взаимодействующих в сферах производства, логистики, информации, экологии и обеспечение безопасности, минимизации внешнеэкономических и других рисков.

#### **Механизмы реализации стратегии создания интегрированной транспортно-логистической системы.**

Выполнение управленческих, хозяйственных, научных, проектных работ в рамках данной Концепции, а также авторский надзор за целевыми и комплексными программами, обеспечивающими создание приграничной российско-украинской интегрированной логистической системы, может быть осуществлен за счет специально созданного для этих целей международного российско-украинского консорциума, консалтинговых, других фирм и организаций.

Создание транспортно-логистической интегрированной системы, состоящей из приграничных логистических комплексов, складских таможенных терминалов, логопарков, технопарков, совместных предприятий, унифицированных производств, финансовых учреждений, коммерческих, информационно-логистических, научно-образовательных, оздоровительных, туристических центров, общественных объедине-

ний, направлено на исключение из современного лексикона понятия периферийности и депрессивности приграничных территорий России и Украины.

В будущем именно такие субъекты хозяйственной деятельности смогут эффективно использовать структурные элементы транспортно-логистической системы приграничья, наполнять их новыми содержательными компонентами.

Совокупность субъектов, обеспечивающих функционирование транспортных коридоров, наполнение их пассажиро- и грузопотоками, представляются как элементы единого механизма транспортно-логистической системы. Такой подход определяет постепенное решение существующих социальных проблем, обеспечивает развитие производства, сокращение безработицы, повышение мобильности населения, а также содействует многостороннему сотрудничеству в рамках модернизации базовых промышленных предприятий и совершенствования приграничной инфраструктуры. Географическое размещение таможенно-логистической и сопутствующей транспортной инфраструктуры предполагается осуществить в пограничных створах на основных трансграничных транспортных осях в пределах еврорегионов «Днепр», «Ярославна», «Слобожанщина» и формирующегося еврорегиона «Донбасс».

Существенный вклад в создание интегрированной транспортно-логистической системы приграничья призваны внести и «малые еврорегионы» - районные институты долгосрочного партнерства, которые будут наделены правом местной инициативы и компетенции в вопросах приграничного сотрудничества, что позволит рационально использовать различные ресурсы, в том числе в сфере подготовки и переподготовки кадров для решения задач модернизации приграничного административно-хозяйственного комплекса. Эти и другие меры позволят активизировать социально-экономическую жизнь районных образований, оптимизировать системы таможенного оформления товаров и движущихся транспортных средств.

Оптимальным вариантом расположения таможенно-логистических терминалов является их непосредственное примыкание к территории пограничных пунктов пропуска. При осуществлении этой задачи будут использованы результаты реализации в Российской Федерации новой Концепции таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе. При этом будет внедрен комплекс мер, направленных на перераспределение таможенных операций меж-

ду таможенними органами як внутрі стран, так і в приграничних регіонах, розвиток таможенно-логістическої інфраструктури переважно в місцях, прилеглих до пограничних пунктів пропуску.

В процесі реалізації завдань, забезпечують створення транспортно-логістическої системи приграниччя з використанням системуючих принципів і ключових напрямків регіональної транспортно-логістическої інтеграції передбачається:

- раціональна гармонізація нормативно-правового регулювання транспортної діяльності, уніфікація технічних стандартів і транспортних технологій;
- проведення єдиної політики в області транспортної безпеки, безпеки перевезень і зменшення шкідливого впливу транспорту на навколишнє середовище;
- усунення будь-якої дискримінації поставщиків транспортних послуг;
- технічне перевооруження транспортних систем з метою покращення використання транспортного потенціалу приграничних територій, ефективного обслуговування економічних суб'єктів і місцевого населення.

Процес впровадження нових досягнень в сфері інтегральної логістики, передбачає розвиток сучасних маркетингових програм, забезпечують розвиток приграничного бізнесу за рахунок:

- нового розуміння і впровадження механізмів ринку і логістики як стратегічного елемента в конкурентних умовах фірм, господарюючих суб'єктів і юридических осіб;
- нових перспектив інтеграції між логістическими партнерами і формування нових організаційних відносин;
- радикально змінилися технологіческіє можливості, зокрема, впровадження гнучких виробств і інформаційно-комп'ютерних технологій, які відкривають нові горизонти контролю і управління во всіх сферах виробництва, переробки, зберігання і обробки продукції.

Передбачається використання на практиці кращого досвіду зарубіжних фірм, зокрема досвіду концепції інтегральної логістики JIT (just-in-time- точно в строк), TQM (Total Quality Management – загальне управління якістю), інтегровані системи дистрибуції; логістическої системи ISCIS (Integrated Supply Chain Information System)- інтегрованої інформаційної мережі, обслуговуючої логістический канал ISCIS, який реалізує інтегровану координацію логістических систем і ланок на мікро- і макро-

рівнях, як по матеріальним, так і по інформаційним потокам з допомогою онлайн-режиму і повідомлень в телекомунікаційних мережах.

Рішення глобальних і регіональних завдань повинні знаходитися в межах загальних завдань логістическої системи, які передбачають:

- розробку і вдосконалення способів управління матеріальними потоками;
- багатоваріантне прогнозування розвитку подій;
- стандартизацію вимог до якості логістических операцій;
- виявлення несбалансованості між потребами ринку в логістических операціях і можливостями логістическої системи;
- виявлення центрів виникнення втрат матеріальних і нематеріальних ресурсів;
- оптимізацію техніческої і технологіческої структури суб'єктів організації.

Об'єднання логістических операцій в логістическіє функції, залежні від видів використовуваних логістических систем або від набору функцій підсистем цілеспрямовано здійснювати в межах єдиного реально діючого комплексу. Тому важливим напрямком реалізації даної Концепції є оптимізація функціонуючих і впровадження нових логістических систем і підсистемних ланок.

#### **Научні заходи.**

Створення інтегрованої транспортно-логістическої системи передбачає виконання науково-дослідницьких і експериментальних робіт, зокрема:

- дослідження стану питань, пов'язаних з функціонуванням міжнародних транспортних коридорів, існуючих і потенційних можливостей їх заповнення;
- дослідження проблем взаємодії транспортно-логістических парків, таможенно-складських терміналів;
- оцінку сучасного рівня розвитку послуг в сфері пасажирських і вантажних перевезень в окремому регіоні, тенденцій розвитку транспортних засобів і можливостей інтеграції комунікацій, включення їх в єдину логістическу систему;
- проведення маркетингових досліджень в межах інтегрованої логістическої системи приграничних регіонів;
- дослідження і розробка теоретических основ організації і управління інтегрованої логістическої системою шляхом створення єдиної інформаційної системи таможенно-логістических і складських терміналів;

- формирование единых научно-методологических подходов к управлению мультимодальными перевозками грузов;

- внедрение современной технологии создания информационно-логистических центров, интегрированных со всеми видами транспорта;

- внедрение прогрессивных систем навигации и мониторинга грузов, соответствующих международным требованиям;

- включение в интегрированную логистическую систему единого электронного документооборота с приданием электронным документам необходимого правового статуса.

- определение существующих и потенциальных субъектов (внутренних и внешних), взаимодействующих или желающих взаимодействовать с органами управления, существующими в российско-украинском приграничье и еврорегионами;

- определение форм и объемов транспортно-логистических услуг, основных видов производственной деятельности в пределах каждого из еврорегионов, с учетом их интересов в трансграничной хозяйственной деятельности и приграничном сотрудничестве;

- определение географии расположения и конфигурации каждого из территориальных или других образований из числа субъектов транспортно-логистической системы, готовой взаимодействовать в пределах российско-украинского приграничья;

- определение структурных особенностей возможных хозяйственных субъектов в рамках МТК, их статуса и форм юридического взаимодействия в рамках действующих еврорегионов;

- определение правового статуса организующих субъектов в Российской Федерации и Украине, их функции, форм отношений при взаимодействии с собственными подразделениями и клиентами в условиях производственной и внешнеэкономической деятельности, особенностей логистики и стратегии развития.

#### **Эффективность мероприятий в рамках реализации Концепции.**

Учитывая межгосударственный, межведомственный и межрегиональный характер формирования и функционирования интегрированной транспортно-логистической системы российско-украинского приграничья, необходимо в каждой из сопредельных сторон сформировать на общегосударственном уровне стратегическое понимание путей, особенностей решения задач и проблем развития приграничных регионов.

В процессе реализации Концепции, содержание, этапы и механизмы региональной политики в российско-украинском приграничье

обретут новые конкретные формы, возникновение которых базируется на основе потенциально больших коммерческих выгодах и преимуществах приграничных территорий соседствующих стран. Данные преимущества могут быть реализованы как за счет имеющегося исторического опыта, дружбы, прочных экономических связей, добрососедства, интеграции и кооперации производства, так и за счет использования возможностей функционирующих международных транспортных коридоров, развития соответствующей инфраструктуры, наполнения их новыми дополнительными грузо- и пассажиропотоками, что соответствует задачам повышения конкурентоспособности регионов, росту индекса качества жизни населения.

Реализация задач Концепции должна обеспечить прохождение через Россию и Украину по шесть миллионов контейнеров ежегодно, что принесет в бюджеты стран до трех миллиардов долларов, из которых по 1,5 миллиарда долларов потенциально поступят в бюджеты приграничных областей.

При этом обеспечиваются:

- неуклонное поэтапное преодоление негативных аспектов периферийного расположения приграничных территорий по отношению к «центру» за счет активного приграничного сотрудничества и трансграничной взаимодополняемости;

- реализация экономического потенциала коммерческих предприятий и инициатив органов местного самоуправления, отдельных граждан, в том числе за счет использования государственно-частного партнерства, технических, научных достижений и современной логистики;

- формирование благоприятных условий для вхождения в международные рынки российских и украинских производителей товаров, собственников транспорта, а также торговых, логистических, других фирм и учреждений, научных, творческих, туристических, спортивных организаций. При этом обеспечивается расширение структуры экспорта отечественных товаров и услуг, наращивание интеграционного потенциала России и Украины, растет способность к продвижению отдельных регионов в общеевропейское и мировое пространство.

Создание структурированной логистической системы объектов и коммуникаций транспорта в полосе транспортных коридоров, позволит добиться концентрации и экономии ресурсов за счет сооружения объектов многоцелевого использования, обеспечит максимальный уровень координации и взаимодействия различных видов транспорта, формирование в кратчайшие сроки опорной информационно-логистической

сети, обслуживающей пространственное и функциональное единство транспортной системы.

#### **Пилотные проекты интегрированной системы**

На первом этапе реализации Концепции (2011 – 2013 годы) предполагается на основе государственно-частного партнерства обеспечить поддержку пилотным проектам в Белгородской, Луганской, Харьковской и Сумской областях:

- Меловое – Чертково (логопарк с таможенным терминалом)
- Свердловск – Гуково (логопарк с таможенным терминалом)
- Большие Проходы (РАМЦ) – Нехотеевка (логопарк с таможенным терминалом)
- Козинка – Великая Писаревка (логопарк с таможенным терминалом)
- Купянск узловой (Авток-логистик).

#### **Законодательное, нормативно-правовое обеспечение.**

Деятельность по оптимизации развития регионов российско-украинского приграничья с использованием положений данной Концепции базируется на системе нормативно-правовых актов и соответствующих документов Совета Европы, Европейского Союза, законов Российской Федерации, законов Украины, межгосударственных соглашений, договоров и других юридических документов.

#### **Финансирование работ по реализации Концепции.**

Финансирование пилотных, а затем и целевых, комплексных проектов, инициированных государством, субъектами хозяйственной, коммерческой деятельности в рамках Концепции приграничной российско-украинской интегрированной логистической системы может осуществляться за счет средств государственного и местных бюджетов, средств венчурных фондов, инвестиций предприятий и организаций, грантовой поддержки международных организаций, средств финансовых учреждений, отдельных субъектных инициаторов и индивидуальных участников.

#### **Условия и сроки выполнения положений Концепции.**

Концепция создания интегрированной логистической системы для российско-украинского приграничья требует разработки и утверждения соответствующей стратегии и программы ее реализации на 2011-2016 и последующие годы.

Государственные стратегии России и Украины на период до 2020 года, благодаря пред-

ложенным целенаправленным подходам, должны стать важной и неотъемлемой составляющей инструментов эффективной реализации всех изложенных выше положений концептуальных и практических задач, обеспечивающих создание приграничной российско-украинской интегрированной логистической системы.

#### **Ожидаемые результаты.**

Развитие единой структурированной логистической системы на основе глубокой интеграции информационных и коммуникационных технологий в объекты инфраструктуры обеспечивает:

- формирование единой информационно-коммуникационной сети, которая сможет работать согласованно с транспортно-логистической инфраструктурой для увеличения эффективности и надежности транспортной системы, взаимодействия видов транспорта и расширения возможностей потребительского выбора, а также оперативных действий во время чрезвычайных ситуаций;

- реальную интеграцию логистической сети обеих стран в систему трансконтинентальных Евро-Азиатских транспортных коридоров;

- предоставление перевозчикам и пользователям транспортных систем своевременной и полной информации, необходимой для контроля мультимодального перемещения груза и увеличения эффективности системы, что одновременно уменьшает необходимость в новом строительстве объектов транспортной инфраструктуры;

- повышение мобильности населения на основе предоставления каждому гражданину своевременной и полной информации, необходимой для планирования и реализации своих поездок на основе свободы выбора между высококачественным мультимодальным общественным и личным транспортом.

Реализация задач Концепции должна обеспечить прохождение через Россию и Украину до 6 000 000 контейнеров ежегодно, что принесет в бюджеты стран до 3 миллиардов долларов, из которых по 1,5 миллиарда долларов поступят в бюджеты приграничных областей.

**Выводы.** Вхождение Украины и России в общеевропейское экономическое пространство без решения структурных мер в сфере транспорта, логистики и развития инфраструктуры невозможно. Модернизация экономик двух стран должна сопровождаться синхронным развитием транспортных систем, полностью интегрированных в общеевропейские задачи транспортной политики и стратегию до 2030 года. Одним из важных шагов в этом направлении

должна стать подготовкой Стратегии интегрированной логистической системы для российско-украинского приграничья и её реализация в рамках Программы межрегионального и при-

граничного сотрудничества между Российской Федерацией и Украиной на период 2011 – 2016 годы.

**Список использованных источников:**

1. *Проблеми розвитку прикордонних територій та їх участі в інтеграційних процесах. Матеріали IV міжнародної науково-практичної конференції у 2-х томах.* Луцьк, 2007.
1. *Современная логистика. (7-е издание): Перевод с английского.* Джеймс С. Джонсон, Дональд Ф. Вуд, Дэниэль Л. Вордлоу, Поль Р. Мэрфи – мл. Москва – Санкт-Петербург, Киев. Издательский дом «Вильямс». 2002. – 624 с.
1. *Малинецкий Г.Г. Семенов В.В. Дорожное движение в контексте фундаментальных исследований. Институт прикладной математики им. М.В. Келдыша. РАН, Москва, 2007.*
1. *В.И. Якунин. Геополитические вызовы России: Современное транспортное измерение.* – М. Ленанд. 2007. – 80 с.
1. *Региональная логистика: методологические основы формирования Еврорегиона (на примере Луганской области) Монография/ Г.И. Нечаев, Б.П. Гуцало, А.Г. Кислицин и др. Луганское изд. ВНУ им В.Даля, – 2010. – 200 с.*
1. *Балаченцев В. «Концепция МТК «Волга – Карпаты», // Транспорт № 4(224). Киев, – 2003 г.*
1. *TRACESA /Трасека. Атлас транспорта и торговли. – NEA. – 2009. – 80 с.*
1. *Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Проект. – М. – 2008. – 183 с.*
1. *Ahrens G-A, Schone M. Cooperative Approaches to Integrated Cross-Border Transport Planning on a Regional Level. – Handbook. – Dresden. – 2008. – 179 p.*
1. *J.Gabbe, V. von Malchus, Th. Stumm. Cooperation between European Border Regions: Review and Perspectives. – Nomos.- 2008. – 137 p.*